

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LV. — Wydana i rozesłana dnia 20. września 1898.

Treść: № 166. Dokument koncesyjny na kolej lokalną od Ilemnic do Rokietnicy według okoliczności z przedłużeniem do Grünthalu (Polubna górnego) a względnie do Neuweilt.

166.

Dokument koncesyjny z dnia 29. sierpnia 1898,

na kolej lokalną od Ilemnic do Rokietnicy według
okoliczności z przedłużeniem do Grünthalu (Polu-
bna górnego) a względnie do Neuweilt.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia uznał
za stosowne w porozumieniu z interesowaniami Mi-
nisterstwami nadać Jaśnie Wielmożnemu hrabiemu
Janowi Harrachowi, właścielowi dóbr w Ilemni-
cach, w związku z panami Józefem Haneyem, fa-
brykantem w Rokietnicy Dolnej, Teodorem Hübne-
rem, prokurystą w Jabloncu, Franciszkiem Jerie,
burmistrzem i Janem Zubatym, przewodniczącym
powiatu w Ilemnicach, o to proszącym, koncesję
do wybudowania i utrzymywania w ruchu kolej że-
laznej parowej, która wybudowana być ma jako
lokalna o szlaku normalnym od stacyi w Ilemni-
cach c. k. uprzew. kolei północno-zachodniej austriackiej na Prvlak i Jablonec do Rokietnicy, we-
dług okoliczności z przedłużeniem do Grünthalu
(Polubna górnego) dobiegającem do projektowanej
kolei lokalnej od Tannwaldu do granicy i do Neu-
welt a to w myśl ustawy o koncesach na kolej
żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238,
jakież ustawa z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p.
Nr. 2 z r. 1895 pod następującymi warunkami i za-
strzeżeniami:

§. 1.

Koncesyjusze uprawnieni są wybudować
przedłużenie kolej lokalnej na wstępnie oznaczonej
do Grünthalu (Polubna górnego) z dobiciem do
projektowanej kolej lokalnej od Tannwaldu do gra-
nicy a według okoliczności do Neuweilt, w którymto
razie postanowienia niniejszego dokumentu konce-
syjnego stosowane być mają do całego przedsię-
biorstwa.

Uprawnienie koncesyjuszów do wybudowa-
nia rzeczonego przedłużenia ustaje w takim razie,
gdyby nie zrobili z niego użytku w okresie pięcio-
letnim, licząc od dnia dzisiejszego. Również za-
strzega sobie Rząd, że uprawnienie koncesyona-
ryuszów do wybudowania rzeczonego przedłużenia
uzna za wygasłe i koncesje na takowe nadaje innemu
przedsiębiorcy, jeżeli koncesyjusze nie byli
w możliwości wybudowania tej linii pod warunkami
przez innych ubiegających się ofiarowanymi a przez
Rząd przyjętymi.

Do złożenia deklaracji w tej mierze, wyznaczony
będzie koncesyjuszom termin trzech-
miesięczny, licząc się mający od doniesienia urzę-
dowego o ubieganiu się innych osób o koncesje.

§. 2.

Kolei, na którą wydaje się niniejszy doku-
ment koncesyjny, zapewniają się dobrodziejstwa
w artykule V ustawy z dnia 31. grudnia 1894 (Dz.
u. p. Nr. 2 z r. 1895) przewidziane.

§. 3.

Koncesyjusze obowiązani są rozpocząć budowę kolej koncesyjowanej niezwłocznie po otrzymaniu pozwolenia do budowania, skończyć najpóźniej w przekągu półtrzecia roku, licząc od dnia dzisiejszego, gotową kolej oddać na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmiej dotrzymania powyższego terminu budowy, jakotęż wybudowania i urządzenia kolej zgodnie z koncesją, dać mają koncesyjusze kaucję w sumie 20.000 zł. w papierach wartościowych, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania, kaucja ta uznana być może za przepadłą.

Termin wybudowania przedłużenia do Grünthalu a względnie do Neuwelt, gdyby to miało nastąpić, ustanowi w swoim czasie Ministerstwo kolej żelaznych.

§. 4.

Do wybudowania kolej koncesyjowanej nadaje się koncesyjuszom prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie koncesyjuszom do wybudowania wszelkich kolej podjazdowych, których budowę Rząd ze względu na dobro publiczne uznałby za potrzebną.

§. 5.

We względzie budowy kolej koncesyjowanej i ruchu na niej zastosować się powinni koncesyjusze do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego, do warunków koncesyjnych, które Ministerstwo kolej żelaznych ustanowiło dla kolej lokalnej od Ileminic do Rokietnicy, a względnie do tych, które według okoliczności będą jeszcze ustanowione dla przedłużenia w §. 1 wzmiankowanego, jakotęż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesjach na kolej żelazne z dnia 14. września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) i Porządku ruchu kolej z dnia 16. listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852), tudzież do ustaw i rozporządzeń, któreby w przyszłości zostały wydane.

Pod względem ruchu pozwala się odstąpić od środków bezpieczeństwa i przepisów ruchu, ustanowionych w Porządku ruchu kolej żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu koncesyjowanej kolej lokalnej a w szczególności ze względu na zmniejszenie chyzości Ministerstwo

kolei żelaznych uzna to za możliwe, a natomiast trzymać się należy osobnych przepisów ruchu, które w tej mierze wyda Ministerstwo kolej żelaznych

Koncesyjusze obowiązani są mieć pieczę o urządzenie na rzecz swoich funckionariuszów zaopatrzenia dla inwalidów i starców, i w tym celu przystąpić do kasy emerytalnej związku austriackich kolej lokalnych, jeżeli dla przedsiębiorstwa kolejowego nie była utworzona własna kasa emerytalna przynajmniej takie same korzyści następującą jak kasa rzeczonego związku.

§. 6.

Nadaje się koncesyjuszom prawo utworzenia za osobnym zezwoleniem Rządu i pod warunkami, które on ustanowi, Spółki akcyjnej, która wniosie ma we wszystkie prawa i obowiązki koncesyjuszów.

Nadaje się koncesyjuszom prawo wypuszczenia w obieg akcyi pierwszeństwa, które mieć będą pod względem wypłaty odsetek i umorzenia, pierwszeństwo przed akcyjami zakładowymi, za sumę, którą Rząd ustanowi.

Dywidenta należąca się od akcyi pierwszeństwa, zanim akcje zakładowe nabędą prawa do pobierania dywidendy, nie może być wymierzana w większej kwocie jak po pięć od stu i dopłaty z dochodów późniejszych lat są wzbronione.

Cyfra kapitału zakładowego rzeczywistego jakotęż imiennego podlega zatwierdzeniu Rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolej łącznie z kosztami nabycia parku kolejowego i uposażenia funduszu zasobnego, który Rząd ma oznaczyć, rzeczywiście wyłożonych i należycie udowodnionych, z doliczeniem odsetek interkalarnych rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy i straty na kursie rzeczywiście poniesionej przy gromadzeniu kapitału, żadne wydatki jakiego bądź rodzaju nie mogą być liczone.

Gdyby po wybudowaniu kolej jeszcze jakieś nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, koszta przez to poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli Rząd pozwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta będą należycie wykazane.

Cały kapitał zakładowy umorzony być ma w obrębie okresu koncesyjnego według planu amortyzacyjnego podlegającego zatwierdzeniu Rządu.

Statut Spółki jakotęż formularze akcyi zakładowych i akcyi pierwszeństwa podlegają zatwierdzeniu Rządu.

§. 7.

Transporty wojskowe przewożone będą muszą po cenach taryfowych zniżonych. Taryfę wojskową stosuje się do przewozu osób i rzeczy według postanowień, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych kiedykolwiek na austriackich kolejach państwa obowiązywać będą.

Postanowienia te stosowane będą także do Obrony krajowej i Pospolitego ruszenia obu połów monarchii, do strzelców krajowych tyrolskich i do żandarmeryi a to nietykko gdy podróżują kosztem skarbu, lecz także gdy jadą po służbie o własnym koszcie na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne.

Koncesjonariusze zobowiązują się przystąpić do zawartej przez austriackie spółki kolejowe umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu środków do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem swoją służbą i swoimi taborami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, do przepisów dla kolej żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, jakoteż do umowy dodatkowej o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożnie chorych i rannych, która weszła w wykonanie od dnia 1. czerwca 1871.

Przepis tyczący się przewożenia transportów wojskowych kolejami żelaznymi, który kiedykolwiek będzie obowiązywał, tudzież przepisy dla kolej żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, nabywają dla koncesjonariuszów mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na kolej koncesjonowanej. Przepisy rzeczonego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i w Dzieniku ustaw państwa nie będą ogłoszone, staną się dla koncesjonariuszów obowiązującymi wtedy, gdy zostaną im urzędownie podane do wiadomości.

Zobowiązania te ciężą na koncesjonariuszach tylko o tyle, o ile będzie możliwe dopełnienie ich na kolej jako drugorzędnej a w skutek tego zbudowanej, urządzonej i eksploatowanej z dozwoleniem ułatwieniami.

Koncesjonariusze zobowiązują się przy obsadzaniu posad mieć wzgląd na wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajoowej w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872 (Dz. u. p. Nr. 60).

§. 8.

O ile podobne zniżenia, jakie w §. 7 dla transportów wojskowych są przepisane, mają być udzielane także korpusom Straży cywilnej (Straży bezpieczeństwa, Straży skarbowej itp.) lub innym orga-

nom publicznym, postanowione będzie w warunkach koncesyjnych

§. 9

Koncesję nadaje się z obroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §u 9go, lit. b) ustawy o koncesjach na kolej żelazne na lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego a po upływie tego czasu utraci ona moc swoją

Rząd może także wyrzec uchylenie koncesji przed upływem przerzeczonego czasu, gdyby określone w §. 3im zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu nie były dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl §u 11go, lit. b) ustawy o koncesjach na kolej żelazne.

§. 10.

Wyjawszy przypadek wyraźnego zezwolenia Rządu, koncesjonariusze nie są upoważnieni do odstąpienia trzecim osobom utrzymywania ruchu na kolej koncesjonowanej.

Rząd zastrzega sobie prawo objęcia ruchu na kolej koncesjonowanej i utrzymywania go aż do upływu okresu koncesyjnego na rachunek koncesjonariuszów mianowicie w tym przypadku, gdyby kolej ta została bezpośrednio połączona z jedną z tych kolej, na których ruch utrzymuje Rząd.

W przypadku takim koncesjonariusze zwracają mają Rządowi koszt z powodu utrzymywania ruchu rzeczywiście ponoszone, lub według okoliczności, ryczałtowo oznaczone.

Zresztą warunki tego utrzymywania ruchu przepisane będą w kontraktie, który zawarty będzie z koncesjonariuszami.

§. 11.

Koncesjonariusze obowiązani są pod warunkami i zastrzeżeniami w artykule XII ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, podanemi, dozwolić Rządowi na jego żądanie każdego czasu współużywania kolej do obrotu między kolejami już istniejącymi lub dopiero w przyszłości powstać mającymi, na których Rząd ruch utrzymuje, w taki sposób, że Rząd będzie mógł z prawem ustanawiania taryf przesyłać lub pozwolić przesyłać tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy koleją wspólny lub niektóremu jej częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia.

§. 12.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolej koncesjonowanej po jej wybudowaniu i otwarciu

na niej ruchu kiedykolwiek, pod następującymi warunkami:

1. Dla oznaczenia ceny odkupu policzone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu ostatnich zamkniętych lat siedmiu przed chwilą odkupu, z nich strącone będą czyste dochody dwóch lat najniepomyślniejszych i obliczony będzie średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

2. Gdyby kolej miała być odkupiona po upływie czasowego w §. 3 ustanowionego uwolnienia od podatków, podatki i dodatki do podatków ciężące na odkupionem przedsiębiorstwie kolejowem i wszelkie inne pobory publiczne uważać się będzie za wydatki ruchu.

Jeżeli obowiązek płacenia podatku istniał nie przez wszystkie lata, podług których oblicza się sumę średnią, w takim razie także co do lat wolnych od podatku obliczyć należy podatek razem z dodatkami według stopy procentowej pierwszego roku podlegającego podatkowi i potrącić z przychodów.

Ze względu jednak, że stosownie do §. 131, lit. a) ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220, opłacać się ma od renty odkupu podatek dziesięcioprocentowy, doliczyć należy do czystych dochodów w taki sposób obliczonych dodatek wynoszący jedną dziewiątą tych czystych dochodów.

3. Cenę odkupu w myśl powyższego postanowienia obliczoną, płacić się będzie koncesyjaryuszom jako wynagrodzenie za kolej odkupioną aż do upływu okresu koncesyjnego w ratach półrocznych płatnych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku.

4. Gdyby jednak odkupienie miało nastąpić przed upływem siódmego roku ruchu, lub gdyby średni dochód czysty, w myśl postanowień ustępów 1 i 2 obliczony bez uwzględnienia dodatku przewidzianego w ostatnim zdaniu ustępu 2, nie wynosił najmniej takiej kwoty rocznej, jaka jest potrzebna na opracowanie po cztery od sta kapitału zakładowego przez Rząd zatwierzonego i na umorzenie go w ciągu całego okresu koncesyjnego, natenczas wynagrodzenie, które Rząd ma zapłacić za odstąpienie kolei będzie polegało na tem, że państwo wzmiarkowaną powyżej sumę roczną za kapitał akcyjny płacić będzie w ratach półrocznych płatnych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku i zwracać będzie koncesyjaryuszom podatek rentowy, od tej renty odkupu opłacać się mający.

5. Państwo zastrzega sobie, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rat rocznych, w myśl ustępu 3 a względnie zamiast

sumy rocznej płacić się mającej według ustępu 4 za kapitał akcyjny, zapłacić kapitał wyrównywający zdyskontowanej przez potrącenie odsetek od odsetek po cztery od sta na rok wartości kapitałowej rat, które mają być według postanowień ustępu 3 i 4 płacone bez doliczenia jak się samo przez sie rozumie dodatku przewidzianego w ostatnim zdaniu ustępu 2.

Gdyby państwo zamierzało w taki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego podług właściwego wyboru gotówki lub obligacji dłużu państwa. Obligacje dłużu państwa liczone będą po kursie pieniężnym średnim, jaki obligacje dłużu państwa tego samego rodzaju, notowane urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półroczu bezpośrednio poprzedzającego.

6. Przez odkupienie kolej i od dnia tego odkupienia przechodzi na państwo za wynagrodzenia pod l. 1 aż do 5 przepisanego bez dalszej zapłaty własność wolna od ciężarów i używanie kolej niniejszym koncesyjowanej ze wszystkimi do niej należącemi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materyałów i kasowe, a według okoliczności kolej podjazdowe własnością koncesyjaryuszu będące i przedsiębiorstwa poboczne Spółki, jakież fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

7. Odkupienie na rzecz państwa nastąpić ma w każdym przypadku z rozpoczęciem się roku kalendarzowego, uchwała zaś Rządu, tycząca się odkupienia, oznajmiona będzie przedsiębiorstwu kolejowemu najpóźniej aż do 31. października roku bezpośrednio poprzedniego w formie deklaracji.

W deklaracji tej oznaczone będą następujące szczegóły:

- termin, od którego nastąpi odkupienie;
- przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem odkupienia i inne przedmioty majątku, które jako przynależtość przedsiębiorstwa kolejowego, lub z jakichkolwiek innych tytułów prawnych przejść mają na państwo;
- kwota ceny odkupu (l. 1 aż do 5), którą państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu według okoliczności z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania tymczasowo obliczonej, z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.

8. Rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia jednocześnie z doręczeniem deklaracji co do odkupienia, osobnego komisarza do czuwania nad tem, żeby stan majątku, począwszy od tej chwili, nie został zmniejszony na szkodę państwa.

Począwszy od chwili oznajmienia o odkupieniu, wszelka sprzedaż lub obciążenie nieruchomości majątkowych, w deklaracji o odkupieniu wymienionych, podlega przyzwoleniu osobnego komisarza.

Toż samo rozumie się o wszelkim przyjęciu nowych zobowiązań, przekraczających granicę regularnego sprawowania interesów lub uzasadniających trwałe obciążenie.

9. Koncesyjusze obowiązani są mieć o to staranie, żeby Rząd mógł w dniu na odkupienie wyznaczonym, objąć w fizyczne posiadanie wszystkie przedmioty majątku w deklaracji o odkupieniu wymienione.

Gdyby koncesyjusze nie uczynili zadość temu zobowiązaniu, Rząd będzie miał prawo nawet bez ich zezwolenia i bez wdania się sądu, objąć w fizyczne posiadanie przedmioty majątku powyżej oznaczone.

Począwszy od chwili odkupienia, ruch na kolejach odkupionych odbywać się będzie na rachunek państwa a przeto od tej chwili wszelkie dochody ruchu przechodząć będą na rzecz państwa, wszelkie zaś wydatki ruchu na karb państwa.

Czyste dochody, jakie okażą się z obrachunku aż do chwili odkupienia, pozostaną własnością przedsiębiorstwa kolejowego, które natomiast odpowiadać ma samo za wszelkie należytości obrachunkowe i za wszelkie inne długi pochodzące z budowy i ruchu kolei aż do chwili powyższej.

10. Rząd zastrzega sobie prawo zahipotekowania na podstawie deklaracji o odkupieniu (l. 7), prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach majątkowych w skutek odkupienia na państwo przechodzących.

Koncesyjusze obowiązani są oddać Rządowi na jego żądanie do rozporządzenia wszelkie dokumenty prawne, jakichby od nich do tego celu potrzebował.

§. 13.

Gdy koncesja utraci moc swoją i od tego dnia, w którym to nastąpi, przechodzi na państwo bez wynagrodzenia wolna od ciężarów własność i używanie kolei koncesjonowanych i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależytości, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materyałów, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, w rozmiarze wzmiarkowanym w §. 12, l. 6.

Tak wtedy gdy koncesja moc swoją straci, jak i w razie odkupienia kolei (§. 12), zatrzymają koncesyjusze na własność fundusz zasobny, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i aktywa obrachunkowego, jeżeliby istniały, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniezione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił koncesyjuszy z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależytości kolejowej.

§. 14.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowa kolei i jej urządzenie ruchu są we wszystkich częściach wykonane odpowiednio celowi i trwale, tudzież zarządzić, żeby wadom w tym względzie zapobieżono lub takowe usunięto.

Rząd ma także prawo wglądania w zarząd przez wydelegowanego do tego funckionariusza, a w szczególności nadzorowania w wszelki sposób, jaki uzna za stosowny, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami i wydelegowania do nadzoru nad tem funckionariuszów na koszt koncesyjuszy.

W razie utworzenia się Spółki akcyjnej, komisarz przez Rząd ustanowiony będzie miał także prawo bywania na posiedzeniach Rady zawiadowczej lub innej reprezentacji, przedstawiającej grono kierujące Spółki, jakoteż na walnych zgromadzeniach ile razy uzna to za potrzebne, i zawieszania wszelkich takich uchwał lub zarządzeń, któreby się ustawom, koncesji lub statutowi Spółki sprzeciwiały albo były szkodliwe publicznemu dobru; w przypadku jednak takim komisarz winien rzec przedstawić natomiast Ministerstwu kolei żelaznych do decyzji, która wydana być ma niezwłocznie i będzie dla Spółki obowiązująca.

§ 15.

Nadto zastrzega sobie Rząd prawo, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczone się ponownie naruszenia lub zaniedbania obowiązków, w dokumencie koncesyjnym lub ustawami przepisanych, będzie tenemu zapobiegał środkami odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności uzna koncesję za uchyloną jeszcze przed upływem czasu, na który została nadana.

Wittek r. w.

